

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学 号: X9915030

UDC _____

学 位 论 文

构建福建省船舶工业集团公司 现代物流平台的战略思考

林 劭 群

指导教师姓名: 李 常 青 副 教 授

申请学位级别: 硕 士

专 业 名 称: 工 商 管 理 (M B A)

论文提交日期: 2001 年 11 月

论文答辩日期: 2001 年 12 月

学位授予单位: 厦 门 大 学

学位授予日期: 2001 年 月

答辩委员会主席: _____

评 阅 人: _____

2001 年 11 月

内 容 提 要

物流的思想对于我们并不陌生，而现代物流的理论则是近几十年在西方发达国家得到不断发展与完善，并在实际运作中产生了第三方物流的概念。第三方物流企业借助信息技术和先进的物流技术，为工商企业提供个性化的物流服务，降低了企业的运作成本，提高了企业在市场中的竞争力。第三方物流的发展越来越受到国外企业和政府的重视。随着我国加入 WTO 以及全球经济一体化的趋势，如何建立和发展第三方物流服务体系，日益成为我国政府和企业所关注的一个焦点。

本文从福建省船舶工业集团在物流运作中所存在的问题着手，结合第三方物流的理论与实践，全面论述集团公司物资供应部门如何在新形势下，通过依靠信息技术，整合内部和外部资源，为企业提供快速、敏捷的物流服务，并在运作中不断发展壮大自己，构筑在船舶专业领域内物流龙头企业的地位。

本文从整体上分为三个部分：

第一部分主要叙述福建省船舶工业集团公司的概况，以及对集团公司目前物流运作方式的思考；

第二部分从物流理念的发展角度，介绍现代物流的理论和实践，并对第三方物流产生、发展和运作做了简要的阐述；

第三部分基于第三方物流的思想提出了福建省船舶工业集团公司发展现代物流平台，解决存在问题的思路及运作模型。

关键词：船舶工业、第三方物流、战略思考

KEY WORDS: Shipbuilding Industry Third-Party Logistics
Strategic Thinking

目 录

前 言	1
第一部分 福建省船舶工业集团公司概况	3
一、集团公司简介	3
二、集团公司现状及发展目标	3
三、对集团公司内部物流运作方式的思考	4
第二部分 第三方物流的产生、发展与运作	8
一、现代物流理论的发展与实践	8
二、第三方物流的产生与发展	12
三、第三方物流企业的运作	18
第三部分 基于第三方物流的思想构建集团公司的物流台	25
一、构建集团公司的物流平台的必要性与可行性	25
二、集团公司物流系统的设计	29
三、集团公司物流平台运作模型	35
四、运作中注意的几个问题	43
参考文献	46
后 记	48

前言

几年前，当沃尔玛刚刚在中国登陆，在深圳开第一家店时，深圳周围的一些传统百货店，零售店都吓坏了——他们怕的不是它的那一家店，而是在沃尔玛的前面和后面有一条长长的龙，这条龙与沃尔玛一起构成了一条长长的坚不可摧的供应链。更深层次的，则是反映现代物流理念对传统物流理念的冲击。随着中国加入 WTO 日程的日益临近，以及改革开放以来国际跨国集团先进的物流管理理念与方式的不断渗透，我国物流领域开始由传统物流逐渐向现代物流转变。目前，我国的物流业已引起工商业界的普遍兴趣，全国各地涌动着物流的热潮，并形成一股新的投资流。国内的很多大型企业集团，也逐渐认识到现代物流是企业在降低物资消耗，提高劳动生产率之外的重要利润源泉，从产业战略发展角度认真研究，将企业的物流能力定位为企业竞争优势的核心能力，如海尔，长虹等生产制造企业已经建立起自己的物流管理体系，并与社会上专业物流公司密切合作。现代物流到底能给制造企业带来什么？——海尔集团 CEO 张瑞敏认为“第一是企业的管理革命，第二是速度”。如今，现代物流理念已深入人心，物流业被认为是中国经济在 21 世纪发展的重要产业和新的经济增长点。

伴随着现代物流理论的发展，一种先进的物流运作方式——第三方物流应运而生。第三方物流是物流专业化的重要形式，其发展程度反映和体现着一个国家物流业发展的水平。在市场经济环境下，各大企业面对日趋激烈的竞争不得不将主要精力放在核心业务上，而将运输、仓储等相关业务环节交给更专业的物流企业进行操作，以求降低成本，提高效率；同时物流企业为提高服务质量，也在不断拓宽业务范围，提供配套服务。目前，国内第三方物流企业的发展还处于起步阶段，多数物流企业由传统的运输、仓储、货代企业转变而来，虽然数量众多，但在服务范围，服务功能上真正能达到现代物流要求的并不多；而且规模小，信息技术应用较少，物流服务企业的的能力不足。曾有一家著名家

电企业的物流负责人说过：我们不是不愿将物流交给专业企业做，而是找不到有这种能力的第三方物流企业。另一方面，源于自然经济的“小而全、大而全”以及“肥水不流外人田”的观念，又影响企业从社会化生产、专业化分工、提高效率的角度将物流配送社会化，造成重复建设，资源浪费。但是，第三方物流作为一种发展趋势，在国内也尚属一块未开垦却有着极大开发潜力的处女地，具有广阔的发展前景。

福建造船作为传统的大型制造行业，早在改革开放初期就已走向市场，以需求拉动生产，取得了辉煌业绩。近几年正值现代物流、第三方物流的理论和实践在国内迅猛发展，而实际运作中又普遍存在第三方物流企业和生产制造企业各自为政，资源不能共享，物流服务的内容与质量有限等不足之处。本人从事物资供应工作多年，对集团公司物资供应运作有深刻的体会，在信息技术和知识经济不断创新发展的今天，如何将第三方物流的理论与企业的物流运作有机地结合起来，在新时期下探索一条传统制造企业与现代物流整合途径的战略思考，即是本文写作的出发点。

第一部分 福建省船舶工业集团公司概况

一、福建省船舶工业集团公司沿革

造船业在福建省有着悠久的历史。自古以来，福建就是我国主要的造船基地之一。1858 年英商在厦门创办的厦门船坞公司，及 1866 年清政府在马尾成立的福州船政局在中国近代史上都曾留下光辉的一页，并培养了一大批造船和航海的技术人才。解放后，由于福建地处国防前线，船舶工业发展速度缓慢，基本属于集权型政企合一模式，管理混乱。党的十一届三中全会以后，为了适应客观形势对船舶工业发展的需要，1982 年 8 月以马尾造船厂，渔轮修造厂，上游造船厂及厦门造船厂为骨干，成立了“福建省船舶工业公司”，对全省船舶制造实行归口管理，统筹规划。公司成立后，通过引进国内外先进的企业管理经验和造船技术，我省船舶工业得到迅速恢复和发展；1998 年 1 月 1 日，为实施省委，省政府提出的“立支柱，上规模，创名牌，争第一”的发展战略，形成产业规模效益，组建了福建省船舶工业集团公司。作为省政府授权投资经营机构，集团公司以国有资本出资人身份，通过资产纽带与直属企业建立母子公司体制。现在，集团公司有下属 23 家相关企业、事业单位，形成了融船舶设计、修造船、大型钢结构制造以及对外贸易为一体的比较完整的产业体系。

二、福建省船舶工业集团公司现状及发展目标

“九五”以来，集团公司投资近 8 亿元进行技术改造，企业规模档次迅速提高。至 2000 年底，集团公司总资产达 22.97 亿元，从业人员 1.5 万多人，年可造 3.5 万吨级船舶 8 艘，万吨级船舶 4 艘。集团公司基本上形成了以福州、厦门两地骨干船舶企业为重点，带动全省多层次、多种经济成分的修造船企业

共同发展的格局，福建船舶工业跃上了一个新台阶。集团公司已承建各种出口船舶 73 艘，出口地由香港、韩国、日本扩大到了东南亚、南美和欧洲，出口船舶由驳船、客货船、大功率拖船、仿古船发展到大吨位、科技含量高的多用途集装箱货船，成为福建省机电产品出口创汇大户，在全国地方船舶工业中也处于领先地位。现在，集团公司持有已生效出口船订单 25 艘，41 万综合吨。合同金额达 3.8 亿美元。

应该看到，船舶市场的竞争日趋激烈，国际上，我们面临日本、韩国以及欧美等造船强国的强大挑战；国内又要面对中船两大集团以及江苏、山东等省地方船厂的激烈竞争。因此我们一方面要强调优化产业结构，以提高经济效益为中心，走规模效益型发展道路，依靠科学管理，科技进步，提高劳动者素质来提高劳动生产率和经济效益，从而增强企业的国际竞争力；另一方面要加大对造船模式转换和新技术、新产品的推广力度，其中信息技术是现代造船企业必不可少的重要组成部分和技术手段，要以信息化带动工业化，通过广泛利用信息技术，对生产经营活动的计划、组织、控制、协调、监督，以及人事、财务、物资、生产、供应、销售等管理实现自动化、信息化和智能化。“十五”期间，初步形成以省船舶工业集团公司为核心，地方企业为配套的结构优化、布局合理、规模化和专业化相结合的生产格局，力争到 2005 年全省船舶工业总产值达 50 亿元，产量 60 万载重吨，达到年造 3.5 万吨级船舶 10 艘，万吨级船舶 4 艘，3000 吨级以下各类高附加值船舶 15 艘的水平，到“十五”末，争取进入全国造船工业的先进行列，成为具有地方特色的大型骨干企业。

三、集团公司物流运作方式的思考

（一）集团公司物流运作部门

目前，集团公司内有两个部门从事集团物流运作，其具体职责为：

- 1、物资供应部：主要职责是为直属企业及集团公司内其它企业提供材料，

设备等船舶物资的统购统销服务。

2、对外贸易部：主要职责是为集团公司内企业接洽国外订单，并提供代理报关，开立信用证等相关配套服务。

集团公司的部分组织结构图如图 1.1 所示。

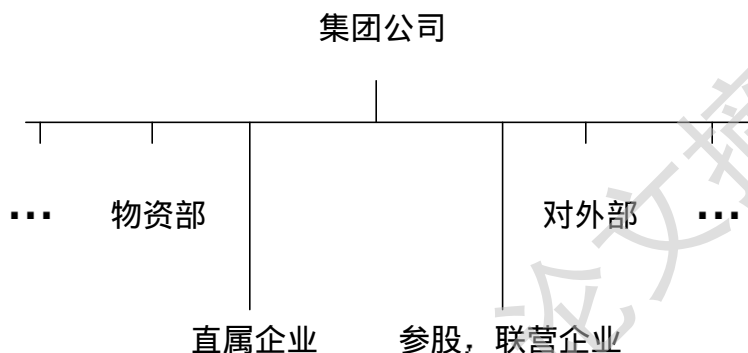


图 1.1 集团公司的部分组织结构图

（二）集团公司物流运作方式

在正常情况下，集团公司对外部或企业利用各种渠道与国外船东联系，对外部协调船厂对外报价，承接新船建造合同；合同签订后，船厂供应科就材料及设备的采购价格、交货情况等事宜与物资部及其它供应商联系；物资部根据工厂订单（BOM）与生产供应商联系材料及设备的供货价格、交货时间事项，并与供应科、生产供应商进行反馈。集团公司物流运作的主要方式如图 1.2 所示。其中，资金流从船东向供应商方向流动，而物流由供应商向船东方向流动，信息流是在相邻的两方间双向流动。

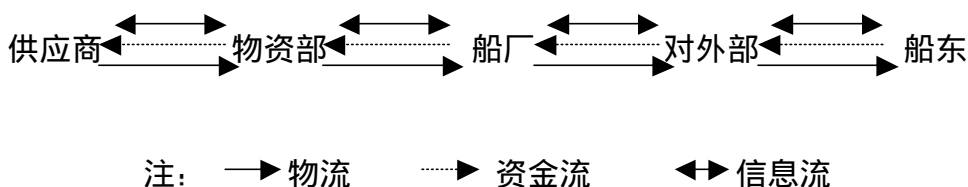


图 1.2 集团公司物流运作方式

（三）集团公司物资供应运作中存在的问题及思考

1、物资部在集团公司物流运作中的角色定位不清

目前，物资部在为船厂提供服务中存在双重身分，一方面是各船厂供应科的业务主管部门，对集团公司内的物资采购供应起着统筹协调的指导作用；另一方面又是船厂物资供应的参与主体，通过与其它供应商共同竞争来赢利，因此日常运作中通常是对船厂软硬兼施，以上级主管部门的优势获得订单。由于物资部以行政手段成为船厂物资供应的主要服务主体，服务的内容和质量不能令人满意，船厂对此颇有怨言，却无可奈何。随着集团公司成立后职能的逐步转变，尤其是船厂进行股份制改造，股权多元化后，上级部门行政命令的权威逐渐淡化；而且在当今的市场经济环境下，物资流通领域的竞争越来越激烈，行业利润率下滑，材料设备等生产供应商直接介入船厂物资供应，更是留给中间商的利润越来越小，物资部的生存空间越来越窄。在新形势下，物资部如何利用多年来积累的成熟经验，充分发挥集团在物流运作中的整体优势，获得新的发展？

2、集团公司企业间资源不能共享，企业运作成本上升

目前各船厂都有一整套完善的采购、仓储、运输运作设施与队伍，各自为政，资源重复建设现象严重，一方面链上各企业都只追求自身内部物流的高效率，船厂、物资部和供应商间信息不能共享，沟通不顺畅，信息在传导中逐级放大失真，物资供应过程中运作不透明，管理混乱，使得“暗箱”操作等现象屡有发生；另一方面，由于船舶的生产周期缩短，船厂不得不边设计、边订货、边生产，使得订货清单经常更改补充，要求供应商要加快反应速度，做到多品种、小批量、多频度的配送，而供应厂商出于自身利益等种种原因考虑，很难保证做到这一点，因此，船厂为避免缺货，多头采购，导致企业库存增大，材料设备占用资金和仓储费用增加。由于船用设备专用性强，过多的库存可能造成设备失效而浪费，企业运作成本上升。物资部作为集团公司物流服务的提供者，如何整合集团内外人力、物力、财力及信息资源，在船厂的要求和供应商

的利益间寻求一个平衡点，做到以更低的物流成本为企业提供满意的服务？

3、企业不能与供应商形成稳定的战略伙伴关系

为了尽可能降低采购成本，船厂在每次采购过程中鼓励多家供应商相互压价，而供应商为强占市场，不得不降低价格来获得订单。就单次采购行为而言，船厂似乎都能取得最低采购价格，但从长期看，由于供应商无利可图，因此可能不能提供足够的服务项目，甚至不能保证质量，最终船厂仍要受损。而且供应商的频繁更换，使得供应商与船厂之间不能形成长久的、稳定的战略伙伴关系，对所建造的船舶质量的影响不言而喻。

现在，信息技术的迅猛发展及电子商务提供的快捷服务，给传统的物资流通业注入了生机。在新形势下，传统的物资流通部门如何寻找新的出路，培育新的利润增长点，同时如何改变服务内容和质量，更好地为集团公司下属企业提供优质的后勤保障服务——更公正透明的运作、更低廉的物流成本、更快速的反应速度，在“双赢”的基础上，与供应链上的企业建立一种长久的、稳定的战略伙伴关系，达到共同发展的目的，正是本文所要思考和力求解决的问题。

第二部分 第三方物流的产生、发展与运作

一、现代物流的理论与实践

（一）现代物流的理论——Logistics 理论

1、物流理论的形成与发展

物流的思想早就产生，在我国，孙中山先生就提出过“物畅其流”的主张。而物流概念最早始于美国，使用 Physical Distribution（简称 PD）一词，那时的概念是指实物分销，是企业销售商自身的运输、仓储、包装等活动，物流仅仅作为流通的附属机能来看待。在第二次世界大战中，美军通过后勤管理

（Logistics Management）成功地将战略物资源不断地运送到全球各地，使美军能够实施全球化战略；战后，随着美国企业经营全球化的发展，人们认识到物流不仅存在于销售领域，同样也存在于生产中和生产前的供应领域，传统的实物分销——PD 理论不能满足实践需要，由于 Logistics 被美军成功地运用于全球化后勤保障，于是这种面向全球化新的物流理论、观念被广泛引入企业中，PD 逐渐为 Logistics 取代。1985 年 Logistics 理论开始被美国物流企业所运用，1985——1990 年欧洲各国广泛采用 Logistics 理论，90 年代，日本也开始运用 Logistics 理论。我国在 80 年代由日本传入了物流的概念并逐渐发展，随着改革开放我国经济发展呈现全球化的趋势，PD 理论也不能满足我国的发展，运用 Logistics 理论成为一种必然选择。可以说由 PD 到 Logistics 的演变，正说明了物流的发展由本地化向国际化发展的方向，而且随着电子商务的广泛应用和我国即将加入 WTO，这种跨区域的物流发展速度愈来愈快。

2、物流的概念

（1）物流的定义

目前被普遍认同的是美国物流协会在 1998 年对物流所下的定义：“物流是

以满足客户需求为目的，为提高货物、服务及相关信息从供应到消费的流动和

储存的效率和效益而对其进行计划、执行的计划、执行和控制的供应链过程的一部分。”其核心内容包括：

- ①物流管理的战略导向是顾客服务；
- ②物流不仅仅是对实物的管理，也包括信息和服务；
- ③物流是供应链过程的一部分，其核心是对链上流动存货的管理。

此定义是当今欧美国家对现代物流思想的集成，物品是物流与供应链的融合，更体现了物流的发展趋势，原先企业内部物流的一体化正向着“扩展的企业”即供应链的物流一体化转变，这也是竞争模式从企业之间转向供应链之间的一种必然结果。

（2）物流的功能

从物流的定义中可得到相应的物流功能，它包括：需求预测，订单处理，客户服务，分销配送，物资采购，存货控制，交通运输，仓库管理，工业包装，物资搬运，工厂和仓库或配送中心的选址，零配件和技术服务的支持，退货处理，废弃物和废弃产品的回收处理等。因此，物流可看作贯穿三方（供应方、运输方、销售方），连接四业（生产业、运输业、仓储业、营销业），包括七要素（运输、储存、装卸搬运、包装、流通加工、配送、物流信息）的集成体。

（3）物流与信息流、资金流的关系

商品流通的过程是以物流（商品的实际流动）为物资基础，信息流（商品基本信息的流动）贯穿始终，引导资金流（货币的流动）正向流动的动态过程。

3、物流的本质

王之泰教授在《现代物流学》一书明确指出：“包含在物流之中的新见解，是一点即破的，就是将包装、运输、装卸、搬运、保管等等过去看来相互无关之举，用物流两个字统一起来。”现代物流理念最本质的东西，即功能整合，对各种功能性的活动进行统筹的安排和协调，其核心目标是在物流全过程中以最小的综合成本来满足顾客的需求，即以最少的成本，在正确的时间、正确的地点、正确的条件，将正确的商品送到正确的顾客手中。

（二）现代物流的管理模式——供应链管理

供应链是由产品流通过程中所涉及的原材料供应商、生产商、批发商、零售商及最终用户等组成的网络。在这个网络中，每个贸易伙伴既是其客户的供应商，又是其供应商的客户。供应链管理是指对供应链中的物流、信息流、资金流进行的计划、组织、协调及控制，通过贸易伙伴间的密切合作以最小的成本为客户提供最大价值和最好服务的管理方法。其本质是强调供应链上企业的整体集成与协调，实现柔性、稳定的供需关系。

传统的物流管理模式，各个企业按照自己的管理方式运作，较少考虑与供应链上下游企业的联系，常常会出现生产计划与市场需求脱节，信息反应迟缓，造成需求信息扭曲。而且物流系统缺乏整体规划，一方面使得库存上升，另一方面当需求出现时又无法及时满足。因此从整个供应链运作过程来看，常常会出现效率背反，即单个企业可能运作效率是较高的，但整个供应链系统的效率却往往低下，最终供应链中每个企业的利益都受到损害。

而供应链管理作为现代物流的先进管理模式，摒弃局部管理思想，采用系统论的观点和方法对物流系统进行管理，强调物流系统的整合，从而达到整体最优。在供应链管理的模式下，原材料供应商、生产商、批发商不再单兵作战，而是通过物流组成一个联合体，联合体内企业共栖、共生、共荣，企业间达到了信息共享、过程同步、合作互利、交货及时、反应敏捷、服务满意的目标。在供应链上的每个企业都可以发挥其专业化的优势，企业间差别化程度越高，越容易被整个供应链接受，且整个供应链的抗风险能力也越强。正如英国著名供应链专家马丁·克里斯多夫所写的：“市场上只有供应链而没有企业，21世纪的竞争不是企业间的竞争，而是供应链的竞争。”

（三）现代物流的运作方式——第三方物流

随着供应链管理这种新的物流管理模式的运用，生产经营企业为集中精力搞好主业，把原来属于自己处理的非核心物流活动，如仓储、运输等，以合同方式外包（Out-Sourcing）给专业物流服务企业，同时通过信息系统与物流服

务企业保持密切联系，以达到对物流全过程的管理和控制。这样，生产企业与物流服务企业通过合同契约的方式形成了长期、稳定的战略合作伙伴关系，而非一般的买卖对象，这就为采用第三方物流服务提供了条件。第三方物流应运而生，并成为一种潮流和趋势。

采用第三方物流运作方式，供应链上的各企业可以得到由第三方物流经营者提供的长期的、互利互惠的专业化物流服务，包括物料后勤保障系统的规划、设计、运营和管理等服务活动。同时，第三方物流质量也依赖于供应链的网络组织结构，即依赖于供应链中的业务链流程整合程度。第三方物流经营者所寻求的目标是社会物流合理化，是从物流全过程合理化追求物流费用的节约。

第三方物流所带来的优势，以及信息技术和电子商务的飞速发展，在传统产业的发展与变革中，使得社会和企业对第三方物流的需求不断增长。

（四）现代物流的服务目标——“以客户为核心”、“绿色物流”

物流服务的目标从传统的“及时、快速、准确地实现货物配送”转向提高服务水平，进而发展到现代物流的服务策略“以客户为核心”——物流企业的所有活动都是为了满足顾客的需求，这说明了现代物流企业不仅能为客户提供基本服务，更是要提供个性化的增值服务来吸引客户。

随着经济的发展，物流活动对环境的影响越来越大，考虑到物流活动对环境的负面影响，人们提出了绿色物流这一新概念，绿色物流是指在运输、储存、包装、装卸、流通加工等物流活动中，采用先进的物流技术及物流设施，最大限度地降低对环境的污染，提高资源的利用率，如包装材料用可回收材料，运输工具采用清洁能源，加强对废弃物流的管理，提高废料回收利用率。绿色物流也是物流服务的目标，只有符合环保要求，符合可持续发展策略的服务，才具有生命力，才是真正意义上“高质量”的顾客服务。

二、第三方物流的产生与发展

（一）第三方物流的内涵

1、第三方物流的概念与特征

第三方物流（Third-Party Logistics,简称 TPL/3PL）是 80 年代中期才在欧美发达国家出现的概念，国外常称之为契约物流、物流联盟、物流伙伴或物流外部化。目前，国内外对这一概念的理解也是莫衷一是，未有确切的定义，而且随着第三方物流事业的迅猛发展，其服务范围的不断扩大，其内涵也相应延伸。本文比较认同的观点是：第三方是相对于第一方——供方，和第二方——需方而言的，既不属于第一方，也不属于第二方；而第三方物流是物流经营者（第三方）借助现代信息技术，通过与第一方或第二方的合作，为客户提供以合同为约束，以结盟为基础的系列化、个性化、信息化的物流代理服务。

从以上有关第三方物流概念的描述，以及发达国家物流业的状况看，第三方物流在发展中已逐渐形成鲜明的特征，突出表现在：

（1）关系契约化：第三方物流是通过契约形式来规范经营者与客户之间关系的，物流经营者根据契约规定的要求，提供多功能直至全方位一体化的物流服务，而不仅限于一项或一系列分散的物流功能，并以契约来管理所有提供的物流服务活动及其过程。

（2）服务个性化：一方面不同的物流消费者存在不同的物流服务需求，第三方物流企业需要根据不同物流消费者的不同要求，提供针对性强的个性化服务和增值服务；另一方面，从事第三方物流的物流经营者，也通过不断强化所提供物流服务的个性化与特色化，形成自己的核心能力，以增强物流市场竞争力，这也表明物流服务理论从“产品推销”发展到了“市场营销”。

（3）功能专业化：第三方物流所提供的是专业的物流服务，从物流设计，物流操作过程，物流技术工具，物流设施到物流管理，必须体现专门化和专业水平，这既是物流消费者的需求，也是第三方物流自身发展的基本要求。

(4) 信息网络化：信息技术是第三方物流发展的技术，信息技术实现了资料的快速、准确传递，提高了仓库管理、装卸运输、采购、订货、配送发运、订单处理的自动化水平，使订货、包装、保管、运输及流通加工实现一体化。在物流服务过程中，信息能够适时共享，促进了物流管理的科学化，也极大地提高物流效率和物流效益。

2、第三方物流与传统的外协服务的差异

传统的对外委托形式只是企业将物流活动的一部分，主要是物流作业活动，如货物运输、货物保管交由外部物流企业来做，而库存管理、物流系统设计等物流管理活动以及一部分物流作业活动仍留在本企业。物流企业则是站在自己物流业务经营的角度，接受货主企业的业务委托，以费用加利润方式定价，收取服务费。那些能够提供系统服务的物流企业也是以使用本企业物流设施，推销本企业的经营业务为前提，而并非是以货主企业的物流合理化为目的设计的物流系统。

第三方物流则要求企业站在货主的立场上，以货主企业的物流合理化为设计物流系统运营的目标，科学地安排整个流程。第三方物流企业不一定要保有物流作业能力，也就是说可以没有物流设施和运输工具，不直接从事运输、保管等作业活动，只负责物流系统设计并对物流系统运营承担责任，具体的作业活动可再采取对外委托的方式由专业的运输、仓储企业去完成，而且从美国的实际运作情况来看，即使第三方物流企业保有物流设施，也是将使用本企业设施的比例控制在二成左右，以保证向货主企业提供最适宜的物流服务。因此第三方物流企业的经营效益直接同货主企业的物流效率、物流服务水平以及物流效果紧密联系在一起，其追求的不是短期的经济效益，第三方物流服务本身就是一种长期投资，这种投资的收益很大程度上取决于客户业务量的增长。第三方物流企业与客户的利益是一致的，并不是一方多赚一分钱，另一方就少赚一分钱的传统交易方式。其利润来源不是来自运费、仓储费用等直接收入，不是以客户的成本性支出为代价的，而是来源于与客户一起在物流领域创造的新价

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库